

4

CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA
Instituto de Ciencia Política

LIBRERIA
DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

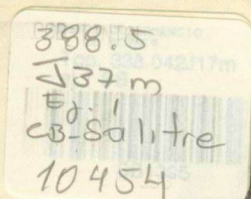
14 SET 2001

Centro de Información
Económica y Social de Bogotá

El Metro de Bogotá

Luis Fernando Jaramillo Correa

388.5
J37m
Ej. 1



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

Instituto de Ciencia Política

El Metro de Bogotá

Luis Fernando Jaramillo Correa



PALABRAS DEL SEÑOR MINISTRO
TRANSPORTE, DOCTOR LUIS
RIVERA, en el Centro de Convenciones
de Bogotá, octubre 7 de 1989

EL METRO DE BOGOTÁ

LA SOLUCIÓN EN VARIAS CIUDADES Y LA QUE REQUIERE BOGOTÁ

La solución al problema del transporte urbano en las grandes ciudades, por medio de un ferrocarril metropolitano, ha sido objeto de máxima preocupación en todos los países, aun en aquellos que todavía son en desarrollo hace más de una centuria, como es el caso de Londres, de París o de Nueva York.

Aun hoy, las reuniones internacionales de expertos en el tema de transporte metropolitano se celebran en Londres, París y Nueva York.

En el caso de Bogotá, se durante bastante tiempo, en sucesivos gobiernos se han agitado el tema respecto a su viabilidad económica, la rentabilidad, los costos, etc. El problema se hizo más complejo al tener en cuenta el Distrito Especial, lo cual ha resultado en una serie de estudios de los cuales se destaca el primer estudio de viabilidad de 1981, por un estudio realizado por Sotomayor de Fariñas, García de Fariñas y la

Publicamos en esta colección el texto completo de las conferencias que se dictan durante los almuerzos mensuales convocados por el Instituto de Ciencia Política y la Cámara de Comercio de Bogotá, con el propósito de ofrecer un foro independiente en el cual se analicen los grandes problemas que gravitan sobre la actualidad nacional. Como es claro, la responsabilidad por las opiniones emitidas en estas conferencias compromete a sus respectivos autores, a quienes expresamos nuestro sincero agradecimiento.

**PALABRAS DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE, DOCTOR LUIS FERNANDO JARAMILLO CO-
RREA , en el Centro de Convenciones de la Cámara de Comercio
de Bogotá, octubre 7 de 1988.**

EL METRO DE BOGOTA

I. LA SOLUCION EN VARIAS CIUDADES Y LA QUE REQUIERE BOGOTA

La solución al problema del transporte masivo en las grandes ciudades, por medio de un ferrocarril metropolitano, ha sido punto de máxima controversia en todos los países, aún en aquellos que iniciaron su desarrollo hace más de una centuria, como es el caso de Londres, de París o de Nueva York.

Aún hoy, los nuevos desarrollos que se siguen produciendo en la estructura de tales sistemas, constituyen motivo de controversia. La última línea construida en el Metro de Londres, la línea de Victoria, en la década pasada, provocó gran discusión acerca de si sería más económico el sistema subterráneo o más conveniente incrementar el transporte mediante buses superficiales, también de gran eficiencia en Londres; finalmente se optó por ampliar con nuevas líneas el metropolitano londinense.

En el caso de Bogotá, el tema ha sido debatido por la opinión pública durante bastante tiempo; en sucesivos gobiernos se han hecho estudios respecto a su viabilidad económica, la financiación, las rutas, etc. El primero se hizo hace alrededor de 25 años y desde entonces el Distrito Especial ha realizado estudios sucesivos, el más completo de los cuales se efectuó a principio de esta década, año de 1981, por un consorcio formado por Sofletur de Francia, Neco de España e In-

geniería y Sistemas de Colombia, que hizo la evaluación más completa realizada hasta el momento, considerando todos los factores que entonces se juzgaron relevantes.

Se hizo un análisis detallado del origen y destino de los pasajeros que se movían en la ciudad, se hicieron encuestas y se propuso como solución un metro subterráneo en su mayor extensión; se determinó una línea prioritaria que cubría los sectores del sur y suroccidente de Bogotá y hacía luego un recorrido importante por la Avenida Caracas.

Esta línea, en dólares de 1981, costaba alrededor de 800 millones, aunque no había en ese momento una propuesta financiera específica para la misma y cuyo costo, por ser básicamente subterránea y habida cuenta de la longitud, el número de estaciones y el tráfico que absorbía, representaba una erogación muy importante para la ciudad.

Los metros superficiales livianos cuestan hoy de 10 a 15 millones de dólares por kilómetro en promedio; el metro superficial liviano de San Diego tuvo un costo de ese orden de magnitud. Los metros superficiales pesados o básicamente pesados valen alrededor de 20 millones de dólares por kilómetro, los metros elevados tienen un costo de alrededor de los 45 millones de dólares y los metros subterráneos están en el rango de los 120 a 150 millones de dólares por kilómetro.

Al iniciarse la administración del presidente Barco, encontramos que los estudios realizados indicaban definitivamente la viabilidad del metro, como única alternativa de solución al transporte masivo de la ciudad.

Una revisión de la experiencia mundial al respecto muestra que todas las ciudades grandes, de tamaño similar o inclusive menor que Bogotá, han resuelto el problema del transporte masivo por medio de ferrocarril metropolitano: Buenos Aires, Sao Paulo, Río de Janeiro, Santiago, Caracas, México, en América Latina; prácticamente la totalidad de las grandes ciudades norteamericanas y canadienses, la gran mayoría de las ciudades europeas y para el Tercer Mundo, ejemplos como Hong Kong, El Cairo, Singapur, han encontrado conveniente esta solución, después de una evaluación detallada de las alternativas posibles.

Creo que Bogotá está dentro del rango de población y de volúmenes de tráfico que hacen prácticamente imposible pensar en soluciones distintas a la del metro; si no se adopta tal sistema en un plazo más o menos corto, la ciudad está llamada a experimentar un infarto de tráfico prácticamente inmanejable en el inmediato futuro.

Comienzan a presentarse estrangulamientos que convierten en verdadero martirio el desplazarse del norte, sur u occidente hacia la parte céntrica de Bogotá y si se trata de viajar entre dos sitios de la periferia, estaremos hablando de tiempos de transporte entre dos y tres horas, que establecen un castigo desproporcionado a todos los habitantes obligados a usar el sistema actual de transporte.

Aparte de los problemas de seguridad, de falta de confort, de pérdida de tiempo, se estima que los ahorros que generaría un sistema férreo metropolitano de transporte masivo, serían del orden de los 150 millones de dólares anuales, solamente tomando en cuenta las horas que se economizan al comparar y valorizar el tiempo de la gente que se mueve por los sistemas de transporte actual y el que sería posible por el tren metropolitano, sin hablar del problema de contaminación ambiental, del ahorro de combustible y de la mayor eficiencia energética que se consigue con el metro.

II. LOS CORREDORES FERROVIARIOS DE BOGOTÁ

Bogotá cuenta, por fortuna, con un sistema de zonas ferroviarias, prácticamente libres en su mayor extensión, sobre las cuales, a pesar de la profunda crisis de la empresa del ferrocarril, todavía transita un tren diario o de ese orden, lo que ha permitido que los corredores respectivos se mantengan disponibles.

Al pensar en la construcción del metro, podríamos haber adoptado la decisión de seguir los patrones predominantes del tráfico actual, que obviamente no se mueven por las zonas ferroviarias (por no ser éstas, zonas de transporte de pasajeros), pero encontramos que los patrones predominantes se mueven por zonas paralelas a las carreteras y que la identificación de orígenes y destino del tráfico en Bogotá indica que las principales tendencias siguen aproximadamente la dirección de los corredores ferroviarios.

La alternativa que se nos presentaba era: proyectar un sistema que siguiera las vías por donde van hoy los principales flujos de transpor-

te en una ciudad sin metro, o utilizar el sistema de los tres corredores ferroviarios que nos permitirán una construcción mucho más ágil, limpia, con menor trastorno para la ciudadanía en general y mucho más rápida, por que no hay que destruir las zonas urbanas, sino utilizar zonas que están en este momento disponibles.

En el primer caso tendríamos que ir superficialmente destruyendo gran parte del asentamiento urbano, o subterráneamente a costos que limitarían necesariamente la amplitud y capacidad de extensión del sistema.

Se optó por utilizar los corredores férreos, dentro de la tesis de que las ciudades son entes en permanente cambio, en transformación y que la existencia del metro de todas maneras significa un elemento extraño a la vida de la ciudad de hoy, que implicará cambios fundamentales en los hábitos y costumbres y en la forma como viven los bogotanos.

La alternativa de los corredores férreos, además de ser menos traumática, significa o involucra costos sustancialmente menores; la destrucción de la zona urbana es prácticamente nula y podremos tener un sistema que garantice una movilización rápida, eficiente, limpia desde el punto de vista ambiental, que producirá mucho menos stress y tensión en los usuarios por un precio comparativamente muy bajo.

Si miramos que hoy en día, la persona que se monta en un bus a las 4:00 ó 4:30 de la mañana, en el sur de la ciudad, para ir a trabajar en una zona en el occidente y que después de tomar dos o tres buses llega perfectamente demolida a su sitio de trabajo, apreciaremos que el metro nos permite un ahorro enorme de la tensión física y emocional que están sufriendo los bogotanos que hoy son usuarios del sistema de transporte.

III. LA BUSQUEDA DEL CONSTRUCTOR

El gobierno del Distrito Especial de Bogotá, con el alcalde de la época, el doctor Julio César Sánchez, solicitó al gobierno nacional que dentro de las autorizaciones que le concede el estatuto de contratación, el Decreto 222 de 1983 en su artículo 247, se invitara a los go-

biernos extranjeros que tenían experiencia en sistemas de metro, para que propusieran alternativas de solución al cuello de botella que presenta la ciudad capital en su sistema de transporte masivo.

Conforme a la solicitud del alcalde y previa autorización del Consejo de Ministros, se invitó a 26 países, a los cuales se enviaron informaciones básicas con indicación muy rudimentaria del problema que se trataba de resolver, en términos de pasajeros por hora pico, pasajeros totales, etc.; se debía utilizar fundamentalmente los corredores existentes del ferrocarril y por esa razón se denominó al programa como la rehabilitación del sistema ferroviario para adaptarlo al transporte masivo de la población. Se indicó que debería haber una financiación total del sistema, con créditos no reembolsables, con créditos de subsidio, con créditos de exportación y finalmente con créditos comerciales y que el tipo de composición de esa canasta de créditos era fundamental para el proceso de adjudicación. Se indicó, que la participación de la industria y la ingeniería colombianas sería fundamental en el proceso de adjudicación. No se establecieron especificaciones limitantes de ningún tipo; se pidió a cada país ofrecer lo mejor de su arsenal tecnológico, la mejor alternativa posible a la solución del problema planteado, dentro de las posibilidades del país oferente, sin indicarle lo que debía ofrecer.

Cabe observar que el gobierno tenía atribuciones, conforme al artículo 247 del Decreto 222 de 1983, referente a los contratos especiales, para haber llamado a un país de su elección para construir su sistema de metro, pactar las condiciones financieras, económicas, técnicas, etc., sin abrir el abanico a otros países, tal como hizo el gobierno anterior en el caso de la modificación de la Cadena 3 de la televisión, cuando se llamó al gobierno francés y se negoció con él, sin haber oído otras ofertas, o como se hizo, también en el gobierno anterior, para la construcción, con intervención del gobierno de Suecia, de la Base Naval del Pacífico en la Bahía de Málaga.

Aquí tomamos un camino un poco más abierto, dentro del mismo marco de la ley, en el sentido de que invitamos a 26 países a proponer lo mejor de su tecnología. Obtuvimos toda clase de respuestas: metros ligeros, tranvías, metros pesados, soluciones totales, soluciones parciales; toda la creatividad y toda la imaginación del caso estuvo presente y no era fácil hacer la comparación de las ocho ofertas que se recibieron, por causa de su diversidad.

El gobierno nombró una comisión evaluadora, integrada por el doctor Ernesto Guhl, Vicerrector de la Universidad de los Andes, el doctor Sergio Hugo Amaya, Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, el doctor Jorge Acevedo, Director del Instituto SER de Investigación; el doctor Hernán Cadavid Tamayo, Presidente de la Asociación Colombiana de Ingenieros y Constructores, ACIC; y el doctor Humberto de La Calle Lombana, Abogado Asesor del Gobierno.

Esta comisión inició el proceso de evaluación técnica, económica y legal de cada una de las ofertas y, al encontrar la enorme diversidad mencionada anteriormente, optó por hacer una homologación en lo que se llamó la solución patrón. La comisión estableció dicho patrón, le puso especificaciones mínimas, comparó con él cada propuesta recibida, hizo un ajuste económico de cada una de ellas y llegó a conclusiones sobre cuál era la mejor oferta desde el punto de vista tecnológico, cuál era la mejor desde el punto de vista de la participación de nuestra ingeniería, desde el punto de vista de la financiación, desde el punto de vista económico; en fin, conforme a todas las diversas opciones, obteniendo una diversidad de calificaciones conforme al punto de vista analizado.

Invitamos entonces a todos los países a que revisaran el trabajo de la comisión evaluadora, e indicaran su conformidad con el mismo o entregaran cualquier alternativa adicional que pudieran tener.

El número de países se redujo a seis (6), porque la oferta de la India y la oferta de Hungría, simplemente indicaban querer participar en forma parcial en los diseños o provisión de algún equipo, sin asumir responsabilidad total como se solicitó.

En ese momento invitamos a los 6 países a que reformularan totalmente su presentación, les dimos términos de referencia mucho más claros, que se dedujeron de todo lo que había sido presentado, escogiendo la tecnología promedio patrón de las ofertas recibidas, los sistemas financieros, las pautas de presentación de las ofertas, de modo que todos tuvieran que presentar exactamente la misma opción.

Se comunicó a cada uno de los 6 embajadores que la totalidad de las ofertas presentadas estaba a disposición, para consulta de todos. Cualquiera podía enterarse de lo ofrecido por los demás proponentes, ver su posición relativa respecto a las demás ofertas, obtener fotocopia, etc. Es decir total apertura, total transparencia, total claridad.

Se recibió una serie de comunicaciones: la Embajada del Canadá indicó que había un error tipográfico en la transcripción de su oferta, que en consecuencia rebajaba 50 millones y quedaba en mejor situación que las demás; la Embajada de Bélgica indicó haber tenido errores y deficiencias en su oferta y que hacía ajustes adicionales, por lo cual consideraba quedar en el mejor lugar frente a las demás.

Todas esas reevaluaciones o reconsideraciones de los países se dieron a conocer a las demás embajadas y se les dijo que concluiría el proceso de revisiones, fijando el 8 de abril como fecha límite para hacer correcciones y modificaciones al sistema. Hubo en ese momento amplia posibilidad de corregir, modificar, bajarse, cambiar los precios.

A partir de ese momento comenzó la última etapa de evaluación, en la cual INGETEC con asesoría de BECHTEL de los Estados Unidos, firmas de amplísima experiencia mundial en sistemas metropolitanos, hicieron la evaluación desde todos los puntos de vista, concluyendo que la mejor oferta para el gobierno colombiano, consideradas todas las alternativas, era la oferta presentada por el gobierno italiano.

En su evaluación consideraron las condiciones financieras de los distintos créditos, tasas de interés, créditos de subsidio, etc. y llegaron a una clasificación de acuerdo al valor presente neto. Se vieron las condiciones técnicas y encontraron que todas las ofertas se ajustaban a los requerimientos de un metro para Bogotá. Para ese momento había salido del concurso Alemania por su alto costo, superior en 1.150 millones de dólares, y el consorcio Brasil-Argentina-México también por su alto costo.

Reducidos a cuatro (4) los países oferentes, todos aceptables desde el punto de vista técnico, se decidió permitirles una reconsideración de condiciones.

Cualquiera de los cuatro países, Canadá, Bélgica, un consorcio de Bélgica y Francia, Francia e Italia eran técnicamente satisfactorios. Se hizo una evaluación de la participación de la ingeniería e industria colombianas en forma muy detallada y con compromisos firmes. Se analizó la composición de los créditos, dando valoración especial a aquellas propuestas con el más alto componente de créditos oficiales o sea donaciones o créditos no reembolsables, créditos de subsidio de gobierno, créditos de exportación de agencias oficiales y el que tuviera el menor porcentaje de créditos de banca comercial.

De esta evaluación se encontró que la propuesta más favorable era la italiana.

Por solicitud del señor alcalde Andrés Pastrana y a fin de revisar la evaluación anterior, la firma Parsons Brinckerhoff Intl., División de Transporte Férreo, técnicos de muy amplia experiencia mundial en el proceso de diseño, interventoría y supervisión de la construcción de sistemas metropolitanos, que acababan de realizar un trabajo de revisión de una evaluación similar para el Metro de Bangkok, se trasladaron a Bogotá e hicieron una revisión de la evaluación realizada por INGETEC y BECHTEL.

Esta revisión, efectuada con un sistema de su propia elección en cuanto a la consideración de pesos a los distintos factores económicos, técnicos, financieros, etc., llegó nuevamente a la conclusión de que la más conveniente para el gobierno colombiano era la propuesta de Italia.

Confirmada la selección de la propuesta italiana como la mejor, se hizo el anuncio correspondiente, en forma conjunta por parte del alcalde Andrés Pastrana y del Ministro de Obras Públicas y Transporte.

Días después llegó una nueva comunicación de Bélgica en que aceptaban la evaluación y consideraban correcto lo que se había hecho, pero decían que rebajaban unos dólares adicionales para quedar de nuevo en primer lugar.

Así mismo, el embajador canadiense me llamó y manifestó que aceptaban el fallo del gobierno colombiano, que estaban tranquilos respecto al proceder adoptado y a lo que se había hecho.

En este momento, el gobierno considera que sería una falta de seriedad continuar una especie de pugna o remate entre países, por haber dado un plazo final que fue el 8 de abril. En perfecto acuerdo con el alcalde Andrés Pastrana y con el Distrito Especial, consideramos que se terminó el proceso de selección y que el gobierno que se ha escogido para que construya el metro es el italiano.

IV. ¿COMO SE PAGA EL METRO?

El problema más crítico en este momento es, ¿cómo se paga el metro?

¿Está el metro totalmente financiado? ¿Se podría iniciar su construcción a la mayor brevedad?

Tenemos garantía total hasta del 135% de los costos previstos para el metro hoy, para incluir cualquier posible adición o modificación o escalación de precios.

El problema que se presenta es definir cómo se va a pagar el sistema. El Distrito Especial en este momento no tiene fondos disponibles para acometer una obra de esta magnitud. Tampoco es fácil para el gobierno nacional asumir esta responsabilidad que le implicaría de 830 a 850 millones de dólares, más los intereses, que habrá que pagar en el transcurso de los próximos 20 años. Si aceptáramos que lo pague el gobierno nacional para Bogotá, inmediatamente tendría que pagar el de Medellín y desde luego Cali no podría quedarse sin metro, ni Barranquilla; habría que asumir la totalidad de los metros del país.

Por otra parte, Bogotá y Medellín son las ciudades de ingreso per cápita más alto del país, en donde se generan los mayores ingresos y donde hay el mayor potencial económico y no sería justo que ciudades de menor capacidad económica, o que el resto del país, estén pagando las soluciones que se adopten en estas ciudades principales, para resolver sus problemas de transporte masivo.

Sigue ahora el estudio de las posibles propuestas del pago de la financiación, que debe realizarse en los próximos veinte años con anualidades promedio del orden de los 70 millones de dólares durante todo el período.

¿De dónde se arbitran los fondos? De todos modos, tienen que ser recursos nuevos, diferentes a los que hoy están a disposición del Distrito o de la Nación y los tienen que pagar, básicamente, los usuarios que van a pagar, también, la operación y mantenimiento del sistema.

Se entiende que con las tarifas, que son del orden de la tarifa actual de una buseta, se podrá cancelar lo que es operación y mantenimiento. Quedaría pendiente el pago del capital invertido, más los intereses de su financiación. Se están explorando conjuntamente con la Alcaldía de Bogotá, distintas fórmulas tales como incremento en los gravámenes y tasas, el gravámen de la gasolina, valorización.

El metro traerá un cambio importante en el uso de la tierra con incrementos de su valor, importantísimos en las áreas aledañas a las estaciones, de modo que esa plusvalía que allí se genera tiene que ser

captada en parte considerable por el gobierno distrital, para aplicarla al pago del sistema.

Otros posibles gravámenes, como el de licores y cerveza, el impuesto predial, de industria y comercio, constituyen una gama de posibilidades de incremento de tasas, que puedan generar fondos para pagar el sistema.

Pretender que lo pague totalmente el Distrito Especial de Bogotá es imposible. El Distrito no tiene esos fondos ni los puede generar de sus recursos ordinarios; tampoco la nación puede arbitrar tales fondos. Lo que se evalúa en este momento es la estructura de unos gravámenes adicionales que permitieran al Distrito hacer una capitalización durante el período de plazo muerto de la construcción y empezar luego a atender la amortización de capital y el pago de intereses durante los próximos veinte años.

Se han efectuado un par de debates con el Concejo de Bogotá; la primera vez el alcalde anterior, el alcalde Sánchez, estuvo dialogando con los concejales; la semana anterior lo estuve haciendo yo, en una reunión difícil. Los concejales obviamente piensan que debe ser la nación quien asuma el pago total del sistema, lo cual no es viable desde un punto de vista práctico y de equidad con el país.

Este proceso de acercamiento, de cerrar las alternativas para poder acercarnos a una solución de compromiso, de concertación entre el Distrito y su órgano decisorio principal que es el Concejo; lo mismo que entre el Gobierno Nacional y el Congreso de la República, quien de todas maneras tiene que autorizar el endeudamiento externo, es el que deberá seguir en los próximos meses, durante los cuales esperamos que, paralelamente, continúen las conversaciones que nos lleven a concretar tres tipos de contratos que forman el bloque básico y que son:

El contrato gobierno-gobierno, con el cual el gobierno ejecutor asume las responsabilidades básicas con el gobierno de Colombia, respecto a la ejecución de la obra, respecto a la disponibilidad de fondos y respecto a la garantía de que lo que se está haciendo está avalado por ese gobierno.

Los contratos financieros, bien sea de los créditos no reembolsables, de los créditos de subsidio, de los créditos de exportación, de los

créditos comerciales y de las garantías de compra de productos colombianos, que surjan como una de las condiciones que se están negociando en este momento.

El gobierno de Italia ha ofrecido formalmente en la propuesta, comprar del orden de 300 millones de dólares de productos colombianos, durante este proceso. En conversaciones informales con el gobierno de Italia, esta suma puede ampliarse hasta el orden de los 1.200 millones de dólares durante el período.

El último contrato sería el del ejecutor contratista, que en el caso de que se concluya satisfactoriamente con Italia, sería la firma Intermetro, firma mayoritariamente oficial con participación de capital privado italiano, con quienes habría que negociar las condiciones y especificaciones básicas de lo que sería el contrato maestro de construcción del sistema.

Se requiere la aprobación del Concejo de Bogotá, que debe autorizar al Alcalde Mayor, al doctor Andrés Pastrana Arango, para que suscriba con el gobierno nacional el contrato interadministrativo de construcción y financiación del sistema.

Debe ir también el proceso al Congreso para su autorización y, posteriormente, a una Comisión Interparlamentaria de crédito público, para la autorización del endeudamiento externo. Nuestra esperanza es que si no hay impedimentos especiales, si no hay una negativa formal del Congreso de la República o del Concejo de Bogotá o un entorpecimiento en las negociaciones con Italia que impidan un acuerdo con este país, podríamos concluir, al finalizar el presente año, este proceso de negociaciones y autorizaciones y estaríamos entonces suscribiendo los contratos respectivos.

Creo que se ha hecho un avance enorme, hemos conseguido condiciones excepcionalmente buenas, la financiación total del sistema, que hoy en día no es fácil, dentro de las dificultades de los mercados financieros en el mundo. Hay que ver las dificultades que estamos teniendo en el gobierno colombiano para concretar créditos de 1.850 millones de dólares con la banca internacional. Una tasa de interés promedio del orden del 4.8% anual, que es menos de la mitad de la tasa corriente del mercado en las financiaciones normales de la banca comercial, es muy favorable; un plazo de cerca de 20 años, también con especificaciones de período muerto excepcional-

mente buenas, créditos no reembolsables o sea donaciones generosas de algunos de los países, y en el caso de Italia, que parece la alternativa final, también muy favorables, de modo que el esquema que se ha conseguido es excepcionalmente bueno. De frustrarse esta posibilidad, ya que existe el riesgo de que no se den las autorizaciones o de que haya cualquier trastorno, creo que Colombia tendría muchísimas dificultades de volver a acceder a los mercados internacionales o de volver a convocar a los países, que han hecho unas inversiones bastante grandes dentro de todo este proceso, porque perderíamos toda seriedad en el tratamiento del tema. Si dentro de un año o año y medio volvemos a decir, ahora sí es en serio, vuelvan a presentarnos nuevamente propuestas para construcción del metro de Bogotá, yo creo que la acogida va a ser relativamente pobre, en todos los países o en el mercado de capitales.

Quiero finalmente agradecerle la oportunidad al Instituto de Ciencia Política y a la Cámara de Comercio de Bogotá, de dialogar con ustedes, de hacer un resumen somero de lo que ha pasado en este largo trámite de contratación del metro, de cómo estamos en este momento, de las perspectivas que tenemos y espero que Bogotá pueda tener la suerte de contar con un sistema que solucione el angustioso problema que significa el transporte masivo de sus gentes. Muchísimas gracias.

V. PREGUNTAS Y RESPUESTAS

Sobre el proceso de contratación del Metro de Medellín tengo solamente una información tangencial. Este problema lo ha venido manejando el Ministro de Hacienda porque el problema ha sido básicamente un problema de financiación, pero sí tengo información de lo que ha sucedido en el fondo, en Medellín.

En el momento en que se celebró el contrato, nadie podía prever el desarrollo de las distintas monedas en las cuales se contrató, ni que el dólar iba a sufrir una devaluación tan profunda como la que sufrió, en donde su valor con respecto al marco, a la peseta y al yen, bajó a la mitad; este fenómeno no era previsible.

Tengo informaciones de que la gente del Metro de Medellín hizo consultas sobre la moneda en la cual debía contratarse el sistema y no hubo objeción en las gentes consultadas, en el campo internacio-

nal, de que se contratara en yenes, en marcos y pesetas, etc.; era una alternativa razonable; no resultó así. Sucedió que esto encareció sustancialmente los costos.

De otra parte, el metro que se licitó, porque en el caso de Medellín hubo una licitación, no se construyó; se cambió totalmente la línea. La línea iba por la orilla del río Medellín y después de cerrada la licitación y adjudicada, se adoptó la decisión de cambiar el trazado de la línea y pasarlo por todo el centro de la ciudad, lo cual implicó lo que no implicará en Bogotá, una enorme destrucción de edificios, de casas, de zona urbana y trajo sobrecostos adicionales, conscientemente de que se estaba haciendo así, porque lo que se había contratado era totalmente distinto de lo que se estaba ordenando construir, a costos distintos como los que implicaba un metro elevado en la mitad de su trayecto, con respecto a un metro superficial, que era lo que estaba contratado inicialmente.

No quiero justificar lo que ha pasado a Medellín, ni menos indicar que eso es un ejemplo, dentro del proceso de contratación que deba seguirse: ha habido factores imprevisibles que ni los más aguzados proyectistas del mercado de cambios en el mundo sospechaban y sobre todo en esas magnitudes; nadie preveía en su oportunidad que el dólar iba a devaluarse en el ciento por ciento con respecto al marco alemán, o a la peseta y de otra parte, después de adjudicado, la ciudad de Medellín tomó la decisión de cambiar totalmente la ruta del tren, y eso ha producido que esté costando más del doble de lo que estaba en la contratación inicial.

Para el caso del Metro de Bogotá, Colombia gira dentro de la órbita del dólar, si se devalúa el dólar con respecto al marco, a la peseta, o el yen, o la lira, el impacto que se produce en las relaciones nuestras con respecto al dólar, no existe; nosotros seguiremos vendiendo café en dólares, vendiendo carbón en dólares, todo nuestro comercio exterior está denominado en dólares, de modo que toda la relación de dólares y las otras monedas europeas no tiene impacto sobre lo que pase entre el peso y el dólar; por eso solicitamos que las cotizaciones del Metro de Bogotá fueran todas en dólares o pesos colombianos y no aceptamos cotizaciones en otras monedas; así se ha hecho, todos los países han cotizado en dólares de los Estados Unidos y en pesos colombianos; algunos han ofrecido alternativas en sus monedas locales pero hay una propuesta básica en dólares de los Estados Unidos,

lo cual nos da por lo menos una protección en el sentido de que no vamos a tener desarrollos inesperados en las relaciones importantes para nosotros, que son las relaciones entre el peso colombiano y el dólar de los Estados Unidos.

Pregunta: Señor ministro, se comentó que la participación de la industria nacional sería del orden del 44% ; mi inquietud fundamental es: ¿hasta qué punto los gremios de la construcción y de la ingeniería están enterados del proyecto y saben que pueden prestar ese aporte en los cuatro años de su construcción?

Respuesta: Creo que esto se ha discutido en forma amplia por la opinión pública; la información de que la participación de la ingeniería y la industria colombiana es del nivel del 44% , también ha sido expresada en múltiples oportunidades y ha sido recogida por los medios de comunicación en forma consistente; lo que es claro aquí es que la responsabilidad es única, es decir no es múltiple de firmas colombianas y del gobierno italiano; la responsabilidad es del gobierno italiano y no puede ser distinto; ellos son responsables y garantizan la ejecución y operación del sistema. Existe el compromiso en firme de que la totalidad de las obras civiles va a ser realizada por firmas colombianas, de que hay la intención de establecer consorcios que produzcan parte importante de los suministros que se van a hacer para la construcción del sistema, de modo que también dentro de una ley de fomento a la industria italiana y a la exportación de tecnología italiana, hay la posibilidad en este momento de establecer consorcios con firmas italianas, en los cuales el gobierno italiano otorga créditos altamente subsidiados para que se produzcan esos consorcios y puedan operar en los países del tercer mundo, de modo que dentro de ese marco de exportación de tecnología, de transferencia de tecnología, y de presencia de firmas italianas en el exterior, financiadas por el gobierno italiano, han propuesto que la totalidad de la construcción de obras civiles y una parte por lo menos de la provisión de bienes que van a formar parte del sistema pueda ser provista por firmas colombianas o firmas consorciadas con firmas italianas.

Desde luego, esto habrá que precisarlo más, esta información habrá que llevarla al detalle en los meses subsiguientes, cuando se vayan precisando también las formas de garantía que da el gobierno de Italia de que realmente no se haga esto a través de firmas fantasmas, o de firmas que presten su nombre para que figuren firmas colombia-

nas haciendo las obras, sino que realmente la ingeniería y algo de la parte industrial, sí sea ejecutada en forma efectiva por firmas colombianas reales y no firmas colombianas de papel.

Pregunta: Señor ministro, ¿habría posibilidad de considerar que fuera el Mercado Común Europeo, es decir, Francia, Italia y Bélgica, quienes se pusieran de acuerdo y compartieran las tecnologías y la financiación, para que fuera mejor la garantía para Colombia?

Segundo, en cuanto al pago, los países que tienen más capacidad de inversión, como Estados Unidos, no han llegado a decidir que una ciudad tenga capacidad de invertir en un metro. El metro de Washington, uno de los más costosos, 50 millones de dólares por kilómetro en su época, utilizó financiación federal; entonces, si por cada peso que ponga la nación, la ciudad que se interese en un sistema de transporte masivo, no necesariamente tipo metro, aporta otro tanto, en esa forma habría una financiación como de uno a uno y en este caso sería el 50% que tendrían que pagar las ciudades interesadas y el 50% distribuido entre todos los ciudadanos del país y a medida que las ciudades lo fueran necesitando, las otras irán sopor-tando esto.

Respuesta: A la pregunta de si hay posibilidades de un consorcio; posibilidades de consorcio las hubo todas, entre otras, una de las propuestas es un consorcio franco-belga, la propuesta de Alemania era un consorcio con España, hubo una propuesta de un consorcio latinoamericano; lo que no parece claro es que ahora el gobierno vaya a obligar a consorciar a los países en forma forzada y a mezclar fuentes de financiación que dependen en mucha parte del interés exportador del país. Los países están ofreciendo estas condiciones de financiación, porque también tienen expectativas de exportación de tecnología y exportación de manufactura de su propio país; donde se elimine la posibilidad de esa exportación, también desaparece la posibilidad de la financiación, de modo que no creo que eso mejore sustancialmente las propuestas. Además, eso depende del ánimo de asociación que ellos tengan.

Bien difíciles son los consorcios, eso está demostrado; hay un montón de dificultades en este tipo de obras consorciales como para que sea forzado; no creo que haya dificultad de parte del gobierno colombiano. Lo que se ha indicado es que el grado de definición

tecnológica pedido a los países no fue preciso, por el sistema adoptado de llave en mano y porque así fue como se diseñó, pero la tecnología que se está ofreciendo, es la tecnología corriente disponible hoy en día en el mundo; además, existe la manifestación expresa de todos los proponentes o de la mayoría de ellos, de hacer la actualización tecnológica necesaria a los costos cotizados u ofrecidos en las propuestas; hay varios sistemas, por ejemplo, de llevar la electricidad al sistema, hay varios sistemas también del frenado etc., que están hoy en día operando en el mundo, y esta tecnología ha ido también mejorando y avanzando con el transcurso de los años; la oferta que han hecho varios de los países es que las distintas opciones tecnológicas están disponibles todas dentro del costo cotizado y que depende del país la aceptación de la que se quiera, de las más sofisticadas a las normales que hoy en día operan en la mayoría de los sistemas del mundo. De otra parte, también es importante anotar que en el problema tecnológico hay que tener mucho cuidado, es muy importante tener la tecnología de punta, la mejor tecnología disponible, pero también el exceso de sofisticación tecnológica puede significar una dependencia adicional posterior de tecnología extranjera y una incapacidad de absorción rápida y de manejo rápido de esa tecnología por parte de la gente que va a operar los sistemas en el futuro; de modo que tiene que haber una compensación, tiene que haber un equilibrio entre la capacidad de absorción de tecnología nuestra dentro de los sistemas que hoy día operan regularmente en todos los metros del mundo; la tecnología de punta, que es de mucho más sofisticación, de mucho más elaboración, eventualmente puede crear algunas dificultades en el campo del manejo del sistema en el futuro; de modo que considero, realmente, que si hubiera algún acuerdo entre los países no creo que el Gobierno tenga ninguna dificultad, pero si ya tenemos unas propuestas cerradas, balanceadas, que están ofreciendo sistemas financieros que dependen precisamente de lo que ofrecen como tecnología y como exportación de bienes de su propio país, no sé si habría alguna ventaja en la complementación de dos o más de los países y, de todas maneras, creo que esto dependería de ellos.

El debate seguirá en los próximos días, a nivel de corporaciones públicas, el Congreso de la República y el Concejo de Bogotá, en el cual, como ocurre siempre que se habla de gravámenes, de tasas y de impuestos, nadie quiere pagarlos; tampoco los quiere pagar la nación y todos los colombianos tienen argumentos de peso para decir

que por qué va a resolverle el problema del transporte masivo a Bogotá el resto de contribuyentes del país? La nación no es un ente abstracto, la nación somos todos, contribuimos todos y los fondos salen del bolsillo de todos, somos todos los que pagamos. Entonces el que lo haga la totalidad de los contribuyentes colombianos que no se benefician del sistema, para resolver el problema de la ciudad más próspera, más rica, donde hay mayor nivel económico, donde hay más capacidad de pago, pues no parece que haya justicia en ese planteamiento; de todas maneras repito, este es el tema crucial en este momento, el tema de cómo se va a pagar la construcción del sistema; yo creo que es fundamental hacerlo ya; en el año 2000 es tarde, en el año 2010 es más tarde todavía; hay que hacerlo ya, tenemos los corredores disponibles, tenemos posibilidad de hacerlo a costos muy bajos, dentro de lo que son los costos de metros en el mundo; unas condiciones financieras en general de todos los oferentes y en especial del que se ha seleccionado muy buenas, de modo que esta es una oportunidad que no se debería perder.

Si Bogotá no resuelve el problema dentro de este esfuerzo que se está haciendo, repito que veo con muchas, muchas dificultades el que volvamos a reiniciarlo; a tomar otra vez la bandera del metro, a convocar la opinión pública y a convocar a la gente que lo va a tener que financiar en el exterior después de la tomadura de pelo que le hemos hecho en esta oportunidad si no lo llegamos a concretar; de modo que lo que veo yo, es el peor de los futuros para la ciudad abocada a un maremagnum inmanejable en su sistema de transporte, que tiene posibilidades de solución, por lo menos parcial importante, con la construcción del metro; sin la construcción del metro vamos a tener un caos total.

Creo que esto responde a la parte de la primera pregunta en el sentido de que creo que deben o debemos ser los bogotanos, los que vivimos en Bogotá o quienes tenemos propiedades en Bogotá o tenemos actividad comercial en Bogotá, los que debemos contribuir a que se resuelva el problema de bienestar para todos, porque esto significa bienestar para todos los ciudadanos; los que utilizamos o los que no utilizamos el metro, porque en la misma forma en que el metro va a mejorar el bienestar de una gran franja de población que vive en la periferia de la ciudad, va también a aliviar el transporte de aquellos que lo hacen en carros particulares o en vehículos individuales de modo que todo esto va a significar una mejoría substancial en la

calidad de vida de todos los bogotanos y considero que es de elemental justicia de quienes reciben el beneficio directo. Repito, este es el debate de los próximos días, va a ser un debate amplio, abierto en el cual finalmente las corporaciones públicas van a tomar decisiones al respecto.

Creo que la tecnología colombiana en cuanto a metros no existe, aquí no conocemos de metros, es más, casi ni conocemos de ferrocarriles; lo poco que queda del ferrocarril no puede servirnos de ejemplo, de cómo debemos manejar un sistema de transporte masivo, de modo que con respecto a la consulta que se pudiera formular a la Sociedad Colombiana de Arquitectos o de Ingenieros, etc. es muy poco tema de pedirle a los países con la tecnología más desarrollada que hicieran eso precisamente, que nos aportaran su tecnología para resolver la situación colombiana dentro del proceso de ofertas, en vez de contratar otro estudio larguísimo, costosísimo que concluyera cuando concluye el gobierno y concluye el esfuerzo al concluir la administración; comienza la nueva administración, comienza el nuevo estudio y seguimos dándole vuelta al carrusel como hemos venido hasta ahora, que comienzan los estudios cuando comienza el gobierno, concluyen los estudios cuando concluye el gobierno, comienza el nuevo gobierno con nuevos estudios y nunca hacemos nada. Lo que se trató desde el principio y lo que se ha tenido como meta es conseguir que concluya esta administración con un proceso de construcción del metro, funcionando ya; desde luego que no aspiramos a que se concluya ninguna línea, o vamos a ver si es posible todavía, pero lo que sí miramos es que quede contratado y en ejecución. Se requiere un esfuerzo de varios gobiernos posiblemente y además, este es el comienzo de la solución de transporte que va a seguir comprometiendo a la ciudad y al país, por muchos años en el futuro, como ocurre en todos los países que tienen sistemas de este estilo que están permanentemente en construcción.

CB SALITRE



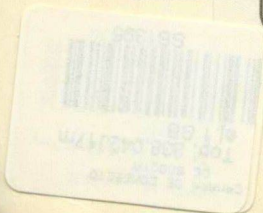
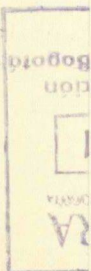
10454

000020 225870



SECRET

FECHA DE VENCIMIENTO





Luis Fernando Jaramillo Correa

Ingeniero Civil de la Universidad Nacional de Colombia y de la Escuela de Minas, Medellín. Economista del London University - London School of Economics. Gerente Administrativo, Gerente del Departamento de Análisis de Proyectos y Consultor del Banco Interamericano de Desarrollo, BID, Washington, D.C. Actual Ministro de Obras Públicas y Transporte.